

морського бізнесу за територіями, інтеграція фінансових механізмів морських бізнес-структур у спільну кредитно-фінансову систему України.

3. Концентрація ресурсів і оптимізація їх використання в морському бізнесі.

Підвищення ефективності діяльності більшості бізнес-структур морського бізнесу є неможливим тільки в рамках власних ресурсів та за рахунок власних фінансових важелів. Для розширення їх фінансових можливостей необхідно залучення додаткових позикових коштів з метою збільшення вкладень у власний бізнес, отримання більшого прибутку.

Фрасинюк Т.І.,

аспірант,

Одеська національна морська академія

АДМІНІСТРАТИВНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ МОРЕГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Для України, економіка якої значною мірою залежить від ефективної участі в міжнародному поділі праці, особливого значення набуває проблема розвитку національного торгового флоту. Через обмеження інвестиційних ресурсів завдання може вирішуватися поступово, починаючи з освоєння регіональних осередків фрахтового ринку за критерієм фрахтової незалежності пріоритетних вантажопотоків.

Важливе місце в Україні при виборі напрямків реалізації науково-технічної політики на морському транспорті внаслідок дефіциту провізних здібностей, морального, фізичного старіння флоту займають дослідження факторів підвищення ефективності створення та експлуатації спільних підприємств і розробки методів управління результатами експлуатації судноплавно-технологічної системи (СТС). Найважливішим завданням є створення механізму, що відображає взаємини підприємств морського транспорту по формуванню прямих, сукупних і інтегральних результатів незалежно від форми власності і принципів прийняття рішень.

При виборі стратегії розвитку національного морського транспортно-господарського комплексу необхідно враховувати, що економічне зростання в окремих регіонах відбувається в системі взаємозв'язку з

глобальною тенденцією. Тому необхідно концентрувати увагу на різних історичних процесах — рівні інвестиційних пріоритетів, характер людського капіталу і його експорту, темпах реалізації інноваційних процесів в галузях і в системі морегосподарського комплексу [1, с. 53].

Частка морського транспорту у ВВП України постійно зменшується і становить від 1,5 до 2 %, в той час як за умови використання потенціалу, отриманого на початку незалежності, вона могла б становити до 15 % з морського транспорту і до 10 % — з суднобудування і судноремонту. Слід також звернути увагу на те, що за останні сім років наданий українськими суб'єктами обсяг експорту транспортних послуг з вантажних перевезень скоротився майже на чверть, а імпорт таких послуг збільшився майже в 1,5 рази. Це частково впливає і на негативне сальдо платіжного балансу. Для України торговельний флот може стати одним з факторів, здатних змінити ситуацію на краще.

В Україні з 2005 р. здійснювалося фактичне блокування діяльності підприємств державної форми власності шляхом жорсткості умов господарювання на основі відомств адміністрування (рис.).

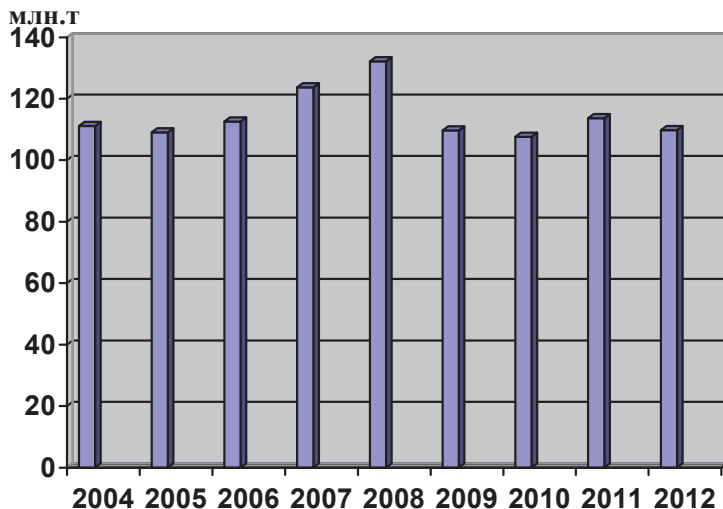


Рис. Вантажообіг державних морських торговельних портів у 2004 — 2012 рр.

Особливо гостро витрати керівництва роботою портів проявилися в умовах кризового 2009 р., коли зниження обсягів вантажопотоків на міжнародному ринку портових послуг вимагали негайних кардинальних змін у тарифній політиці — вони були зроблені, але із запізненням (на рік). Як видно на рис. з 2004 р. по 2008 р. загальний вантажообіг державних морських торговельних портів зріс з 111,1 млн. тонн до 132, 2 млн. тонн, а в 2009 р. він різко упав до 109, 7 млн. т. Таким чином, порти втратили 17 % вантажопотоку, що обмежило можливий подальший розвиток. На цьому етапі виділяється активність підприємницьких структур портової діяльності, які збільшили обсяги переробки на 26,5 %. Державні морські торговельні порти країни в 2012 р. переробили 109,8 млн. т. вантажів, що становить 96,6 % до показників 2011 р., коли вперше був досягнутий плюс після падіння вантажообігу у 2009 — 2010 рр. [2].

Найважливішим стає розробка макроекономічними інституційними організаціями чіткої транспортної політики, відповідно до якої вирішуються як загальносистемні завдання, так і створюються умови ефективного функціонування окремих підприємств. Як приклад такого підходу розглядається стратегія Європейського союзу, яка реалізує єдину транспортну політику і включає внутрішній водний і морський простір, що забезпечує конкурентоспроможність резидентів і операторів зовнішньої торгівлі. Крім технічних аспектів формуються економічні передумови для створення глобальної міждержавної логістичної макросистеми.

Для сталого розвитку національного торгового флоту найважливішим аспектом слід розглядати оптимізацію інституційних засад досягнення кінцевої мети. Міністерство інфраструктури як суб'єкт адміністрування має зосередити увагу на формуванні інституційного інструментарію ефективного досягнення макроекономічних цілей на основі реальної свободи операторської діяльності.

Одночасно вироблення науково-технічної політики, націленої на становлення України як морської держави, повинна ґрунтуватися на нормалізації організаційно-правових умов функціонування підприємств морського транспорту. В даний час в системі морського транспорту переважає порядок, характерний для періоду первісного накопичення капіталу рейдерського переформатування державної або колективної власності.

Література

1. Примачев Н. Т. Эффективность развития морской транспортной индустрии: [Текст]: монография / Н. Т. Примачев, Н. Н. Примачева. — Одесса: ОНМА, 2011. — 374 с.
2. Державна служба статистики України. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>.

Маляр С. Б.,

Одеський національний морський університет

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ В МОРСЬКОМУ ТОРГОВЕЛЬНОМУ ПОРТУ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

Наслідком структурних змін, які викликані введенням в дію в червні Закону України «Про морські порти України» [1] були значні зміни в системі забезпечення економічної безпеки морського порту.

Зараз морський порт не є юридичною особою, а є визначені межами територія та акваторія, які обладнані для обслуговування суден і пасажирів, проведення вантажних, транспортних та інших пов'язаних з цим видів господарської діяльності. У зв'язку з цим повинні бути змінені підходи до формування системи економічної безпеки (СЕБ) порту.

На території порту можуть функціонувати підприємства різних організаційно-правових форм та форм власності. Під портовими операторами розуміються суб'єкти господарювання, що здійснюють експлуатацію морського терміналу, виконують навантажувально-розвантажувальні роботи, здійснюють обслуговування та зберігання вантажів, обслуговування суден і пасажирів, а також інші пов'язані з цим види господарської діяльності [1]. СЕБ портового оператора формується на основі підходів, які розглядалися для морських торговельних портів до реформи і містить наступні складові [2]:

— техніко-технологічна (забезпеченість сучасною навантажувально-розвантажувальною технікою та рівень технологічності навантажувально-розвантажувальних робіт та інших видів діяльності ПО);